

Vergaderjaar 2009–2010

**31 895**

**Milieueffecten wegverkeer**

**Nr. 6**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 28 september 2009

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (CU), Van Dijck (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP), Sap (GL) en Vacature (CDA)

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekestijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Kant (SP), Vacature (CDA), Anker (CU), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Linhard (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Roemer (SP), Vendrik (GL) en Mastwijk (CDA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Schepink (CU), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Elias (VVD), Schermers (CDA), Thieme (PvdD), Algra (CDA), Ortega-Martijn (CU), Smeets (PvdA) en Agema (PVV).

De commissie voor de Rijksuitgaven<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>2</sup>, en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>3</sup>, hebben een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Milieueffecten wegverkeer» (Kamerstuk 31 895, nr. 2).

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 september 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,  
Aptroot

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De adjunct-griffier van de commissie voor de Rijksuitgaven,  
Van de Wiel

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya

(D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

*Welke conclusie verbindt het kabinet aan de constatering dat het onzeker is of de sectorstreefwaarde voor CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gehaald?*

Het kabinet zal op basis van de evaluatie over het werkprogramma Schoon en Zuinig in het voorjaar van 2010 conclusies trekken. Overigens zijn de CO<sub>2</sub>-emissies voor de sector verkeer dalend van 39,7 Mton in 2006 naar 39,0 Mton in 2007.

2

*Welke maatregelen heeft het kabinet achter de hand om de consequentie van de vertraagde invoering van de kilometerheffing (voor vracht) te compenseren aangezien de Algemene Rekenkamer constateert dat om de uitgestelde luchtkwaliteitdoelen te halen «(...) alle genomen en voorgenomen beleidsmaatregelen daadwerkelijk het beoogde effect» moeten hebben.*

De acht maanden verschuiving in de planning heeft nauwelijks effect op het NSL. Bij de berekening is uitgegaan van het Rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit dat er naar streeft vanaf 2012 «Anders Betalen voor Mobiliteit» in te voeren. In de NSL-berekeningen is een prognose gemaakt van het effect in 2015 op basis van een gefaseerde invoering. Daarbij start de invoering van ABvM in 2012 en ontstaat er een eindbeeld in 2020. Gegeven de onzekerheden over effecten van beprijzingsmaatregelen is ten behoeve van het NSL een veilige inschatting gemaakt van de luchtkwaliteiteffecten van ABvM. Zodra blijkt dat de kilometerprijs niet het beoogde effect op de luchtkwaliteit heeft, zal er volgens de systematiek van het NSL iets anders voor in de plaats moeten komen dat ervoor zorgt dat het tijdig realiseren van de grenswaarden luchtkwaliteit niet in gevaar komt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dit eerder ook aan de Eerste en Tweede Kamer gemeld. Zodra meer inzicht bestaat of en zo ja hoe groot dat effect is, zal de minister van Verkeer en Waterstaat, in afstemming met mij, aanvullende maatregelen treffen.

Zie ook de beantwoording van vraag 4.

3

*Geconstateerd wordt dat er op lokaal niveau weinig aandacht lijkt te bestaan voor de mogelijkheden om extra gezondheidswinst te boeken door lokale luchtvervuiling verder terug te brengen dan de wettelijke normen. Worden er maatregelen voorbereid om gemeenten hier verder in te stimuleren? Zo ja, welke?*

Gestimuleerd wordt dat bevoegde gezagen bij hun besluiten, zoals bijvoorbeeld aangaande gevoelige bestemmingen, zoveel mogelijk rekening houden met de gezondheid van mensen, door extra aandacht voor het aantal blootgestelde mensen. De landelijke GGD-richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid en de plaatselijke GGD'en kunnen daarbij een nuttige rol vervullen. Voor een goede beoordeling van gezondheidseffecten en van het rendement van maatregelen in sterk door verkeer belaste situaties zou een meer gerichte fijn stof indicator als aanvulling op PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> behulpzaam zijn. Met oog op een aanvullende indicator wordt de laatste jaren veel wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd. In de Nederlandse onderzoekprogramma's zal daarvoor ruimte worden gezocht. Echter, er is een grote inspanning nodig die slechts in internationale samenwerking van overheden en onderzoeksinstituten volwaardige invulling zal kunnen krijgen. Contact is gelegd met de WHO om na te gaan in hoeverre de WHO een belangrijke faciliterende rol zou kunnen spelen om internationaal richting te geven aan het onderzoek en om internationaal draagvlak voor mogelijke keuzes te creëren. De wettelijk verankerde norm

staat echter altijd voorop en een nadere aanscherping daarvan zal eerst in nadere (Europese) regelgeving moeten worden verankerd voordat dit een rol kan spelen in individuele besluitvorming. Er wordt een zorgvuldige afweging gemaakt of de introductie van nieuwe normen past binnen het kabinetsbeleid om te komen tot een reële effectbepaling en vermindering van onderzoekslast.

4

*Kan het kabinet de Kamer inzicht geven in de lijst met aanvullende maatregelen die zij achter de hand houdt als effecten van maatregelen tegenvallen?*

Opties voor aanvullende maatregelen op het terrein van verkeer zijn:

- Stimuleringsregeling toepassing Europese emissie-eisen Euro 6 bij personenauto's.
- Stimuleringsregeling toepassing Europese emissie-eisen Euro VI bij vrachtwagens.
- Hoger belasten (MRB) van de meest verontreinigende auto's.
- Gunstige fiscale behandeling voor waterstof.
- Mogelijk maken lokale differentiatie van parkeertarieven.

Daarnaast wordt gedacht aan: Dynamisch verkeersmanagement (zie ook antwoord op vraag 11) en Milieuzonering bestelauto's (vanaf 2013).

Bovendien zijn een aantal maatregelen nog niet doorgerekend in de GCN-kaarten, zoals de recent ingevoerde sloopregeling.

5

*Naar welke mate van zekerheid streeft het kabinet bij het behalen van de reductiedoelstellingen voor CO<sub>2</sub> voor de sector verkeer voor 2010?*

Het kabinet is gebonden aan de reductietaakstelling voortvloeiend uit het Kyoto protocol voor de Nederlandse economie als geheel. Aan die taakstelling wordt voldaan. Verder heeft het kabinet zich voor 2011 een emissieplafond opgelegd van 209 Mton via het werkprogramma Schoon en Zuinig. Uit de evaluatie van dat werkprogramma in het voorjaar van 2010 moet blijken of dat wordt gehaald dan wel aanvullende maatregelen nodig zijn.

6

*In diverse nota's is sprake van zowel 50% als 90% zekerheid ten aanzien van de te bereiken doelen voor broeikasgassen. Wat is het juiste percentage en welke extra maatregelen neemt het kabinet om de doelstelling binnen bereik te houden?*

De in de vraag bedoelde nota's zijn rapportages van de planbureaus. Zie verder het antwoord op vraag 5.

7

*Wordt in het huidige beleid voldoende rekening gehouden met onzekerheden in het zogenoemde pijlpijnbeleid?*

Het beleid is erop gericht de voorgenomen maatregelen ten uitvoer te brengen. Wel is het gebruikelijk dat de planbureaus onderscheid maken tussen harde maatregelen (die besloten zijn) en zachte maatregelen (wel aangekondigd, maar nog niet besloten). Zie verder het antwoord op vraag 5.

8

*Waarom nemen de betrokken ministers de aanbeveling om praktijktoesten of experimenten te doen naar de wijze waarop de aspecten luchtvervui-*

*ling en verkeerslawaaï worden betrokken in de lokale besluitvorming over ruimtelijk ingrepen niet over?*

Laat ik voorop stellen dat de in de Europese regelgeving opgenomen normen voor specifieke stoffen zijn geïntroduceerd ter bescherming van de bevolking.

Voorts legt de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG) meer de nadruk op de blootstelling van de bevolking. Het wetsvoorstel ter implementatie van die richtlijn (Kamerstukken I 2008–2009, 31 589, A) gaat daar op in. Tevens is met de aanpassing van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 17 december 2008) hier al een voorlopig gevolg aan gegeven.

In mijn reactie van 5 november 2008 op het rapport van de Commissie Meten en Berekenen Luchtkwaliteit (Commissie Verheijen) heb ik aangegeven te willen bezien of en hoe het mogelijk is om gezondheidsindicatoren te ontwikkelen, die een extra handvat kunnen bieden om bij de keuze van maatregelen en eventueel ook in de jaarlijkse rapportage over luchtkwaliteit en in de planvorming de blootstelling en gerelateerde gezondheidseffecten in de beoordeling mee te nemen. Hiernaar wordt nationaal en internationaal onderzoek gedaan, maar zal niet op korte termijn een nieuwe indicator opleveren. Toezicht en advisering op een «goede ruimtelijke ordening» door overheden gebeurt ook nu al door de rijksinspecties, onder andere door de VROM-Inspectie. Ik zie deze adviserende rol van de Inspectie dan ook als de invulling van de door de AR geadviseerde praktijktoetsen.

Voor wat betreft verkeerslawaaï is er al een langjarige praktijk met het meenemen van dit aspect in de lokale besluitvorming. De Wet geluidshinder verplicht daar immers toe. In dat kader zijn al veel experimenten gedaan en voorbeeldsituaties uitgewerkt. Meer recent was dit het geval in het kader van de experimenten Stad & Milieu en bij de toepassing van de Handreiking Milieukwaliteit in de Leefomgeving (MILO).

9

*Hoe rijmt het kabinet de stelling van de Algemene Rekenkamer dat de stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies door het wegverkeer het gevolg is van het toenemend autogebruik met het uitgangspunt van het kabinet uit ondermeer de Nota Mobiliteit om de groei van de automobiliteit te faciliteren en de kabinetsambities om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de sector verkeer te verminderen?*

Het CO<sub>2</sub>-reductiebeleid is niet gestoeld op volumereductie van het verkeer. Met de invoering van de kilometerprijs zal er wel sprake zijn van beïnvloeding van het verkeersvolume. Door de inzet van verschillende andere maatregelen, zoals het fiscale beleid ter stimulering van zuinige auto's en de inzet van biobrandstoffen kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot toch dalen.

10

*Wat is de reactie van het kabinet op de constatering van de Algemene Rekenkamer dat het kabinet in beleidsnota's onvoldoende aandacht geeft aan onzekerheden bij voorgenomen beleid, zodat extra maatregelen achterwege blijven en de doelen dus niet worden gehaald als de praktijk weerbarstig blijkt? Op welke wijze trekt het kabinet lering uit deze constatering?*

Zie het antwoord op vraag 5.

11

*Wordt in de lopende experimenten in het kader van maximum snelheden het milieu, tijdstip en de weersomstandigheden voldoende meegewogen?*

Bij de experimenten met dynamische maximumsnelheden zijn luchtkwaliteit, tijdstip en verkeersveiligheid bij bepaalde weersituaties een aantal van de aspecten die onderzocht wordt.

Op de A58 bij Tilburg wordt geëxperimenteerd met een dynamische snelheidsverlaging ter verbetering van de luchtkwaliteit. Op de A12 Voorburg stad uit en de noordbaan A20 zal worden geëxperimenteerd met een dynamische snelheidsverhoging ter verbetering van de verkeersdoorstroming (met name in de randen van de spits), waarbij de doelstelling is het positieve effect van de 80 km zones op de luchtkwaliteit aldaar te behouden. Op de A1 tussen Bussum en Muiderberg wordt er geëxperimenteerd met een dynamische snelheidsverhoging in de rustige uren ter verkorting van de reistijd. Ook bij dit experiment wordt het effect op de luchtkwaliteit onderzocht.

Overigens is in de AMvB experimenten dynamische maximumsnelheden, dat onder het experimenteerartikel (Art. 186) van de Wegenverkeerswet hangt, onder Art. 60, lid 2 onder meer opgenomen dat met een experiment beoogd wordt inzicht te krijgen in de effecten op de luchtkwaliteit.

Voorts zal er op de A12 tussen Woerden en Gouda geëxperimenteerd worden met een dynamische snelheidsverlaging bij slechte weersomstandigheden.

12

*Zijn er voorbeelden waarbij in kleinschalige situaties in kaart wordt gebracht wat de gevolgen zijn van ruimtelijke ingrepen voor de blootstelling van de bevolking aan luchtverontreiniging?*

Bij besluitvorming over ruimtelijke ingrepen speelt naast de onderbouwing ten behoeve van luchtkwaliteit ook het aspect van de goede ruimtelijke ordening een belangrijke rol. Dat betekent dat er uit dien hoofde aandacht zal moeten zijn voor het aspect gezondheid en de blootstelling van mensen. Dat geldt temeer voor plekken waar vooralsnog de grenswaarden worden overschreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen zorgt ervoor dat binnen zones langs rijkswegen en provinciale wegen gevoelige bestemmingen niet kunnen worden gerealiseerd als de grenswaarden (dreigen te) worden overschreden. Op diverse plekken in het land is en wordt door lokale overheden specifiek beleid ontwikkeld dat in vervolg hierop invulling geeft aan wat een goede ruimtelijke ordening binnenstedelijk zou moeten inhouden. Zo hebben Limburgse gemeenten onlangs samen met de provincie de Handreiking locatiebeleid luchtkwaliteit vastgesteld met extra criteria voor plannen met functies waarbij de gezondheid van mensen in het geding is. Ook steden als Amsterdam en Rotterdam denken na over hoe zij invulling kunnen geven aan een goede ruimtelijke ordening in relatie tot de gezondheid van mensen.

13

*Wat zijn de korte en lange termijngevolgen voor de maatregelen die de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moet nemen, nu de invoering van de Algemene Maatregel van bestuur wordt uitgesteld?*

Verondersteld wordt dat de vraag betrekking heeft op Anders Betalen voor Mobiliteit.

Zie het antwoord op vraag 2.

14

*Wat zullen de gevolgen zijn voor Nederland als de NO<sub>2</sub>-grenswaarde voor het jaargemiddelde niet wordt gehaald?*

Conform de berekeningen in het NSL zal in 2015 de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> worden gehaald. Mocht desondanks uit de monitoring blijken dat er toch tegenvallers zijn in de periode tussen nu en 2015 dan zullen aanvullende maatregelen moeten worden ingezet dan wel wijzigingen in (de omvang van) het project moeten worden doorgevoerd, teneinde alsnog aan de normen te voldoen. Uitgangspunt van het NSL is dat op 1 januari 2015 de NO<sub>2</sub>-grenswaarde wordt gehaald, daarop is de derogatie gebaseerd en dat is de juridische basis voor het NSL.

15

*Welke andere EU-landen hebben net als Nederland ook derogatie aangevraagd of ook al verkregen?*

Tot op heden hebben, inclusief Nederland, achttien lidstaten om derogatie verzocht. Hieronder zitten alle grote lidstaten. Op dit moment heeft de Commissie naast Nederland derogatie verleend voor specifieke regio's in Oostenrijk, Duitsland en Hongarije. Zes lidstaten (Frankrijk, Spanje, België, Denemarken, Griekenland en Slowakije) hebben geen derogatie gekregen.

16

*Wanneer zullen er goede internationale criteria voor duurzame biobrandstoffen zijn?*

In Europees kader zijn, met de richtlijn inzake energie uit hernieuwbare bronnen (2009/28/EG), duurzaamheidscriteria vastgelegd. Deze criteria gelden voor biobrandstoffen willen deze mogen meetellen in het behalen van de doelstellingen hernieuwbare energie in de verkeers- en vervoerssector. Tegen het eind van 2010 moet de genoemde richtlijn geïmplementeerd zijn in de wetgeving van de EU-lidstaten.

Ook zet het Kabinet zich sterk in voor het opstellen van mondiale duurzaamheidscriteria. Binnen het Global Bio-Energy Partnership (GBEP), ingesteld door de G8, werkt Nederland, aan een set vrijwillige duurzaamheidscriteria en indicatoren voor biobrandstof. De criteria en indicatoren zijn bedoeld voor nationaal gebruik door GBEP partners. Het staat niet-partners uiteraard vrij om de criteria ook te gebruiken. In 2010 zal de definitieve set criteria en indicatoren beschikbaar zijn. Binnen GBEP wordt op voorstel van Nederland ook gestart met het uitwisselen van kennis en gegevens op het gebied van de indirecte effecten van biobrandstofproductie.

Het is een grote stap voorwaarts dat de GBEP-partners bereid zijn om op een dergelijk gevoelig onderwerp samen te werken. Nederland streeft ernaar dat er binnen GBEP in ieder geval op de lange termijn afspraken worden gemaakt over beleidsinstrumenten om indirecte effecten aan te kunnen pakken. Via diverse VN-fora streeft het kabinet ook naar het opstellen van duurzaamheidscriteria voor biomassa voor energiedoel-einden op VN-niveau. Dit zal, naar het zich nu laat aanzien, echter pas op de lange termijn gerealiseerd kunnen zijn. Op dit moment bestaat er bij de grote producentenlanden geen draagvlak voor een proces op VN-niveau. Dit betekent dat op dit moment nog niet te voorzien is wanneer de stap naar afspraken in VN-verband gezet kan worden.



17

*Hoe zou het effect van snelheidsvermindering uit de evaluatie van de ervaren geluidssituatie gehaald kunnen worden?*

De gemeten, de berekende en de ervaren geluidssituatie kunnen verschillen. Daarbij zal de ervaren geluidssituatie ook nog van persoon tot persoon sterk kunnen verschillen. Dit maakt het beoordelen van het effect van een snelheidsvermindering op de geluidhindersituatie lastig. Het is niet mogelijk om op grond van de evaluatie harde uitspraken te doen over de ervaren geluidssituatie.

18

*Welke maatregelen moeten er genomen worden om alle 6300 knelpunten wel in 2020 opgelost hebben?*

De circa 1000 knelpunten die nog restereren betreffen vooral woningen in dun bevolkte gebieden. In die situaties wegen de kosten van maatregelen zoals geluidschermen, niet op tegen de baten. Dat komt omdat er dan slechts één of enkele woningen profijt hebben van de geluidreductie. De maatregelen zullen dan veelal meer geld kosten dan het onteigenen van de woningen. Daarnaast zijn geluidschermen in landelijke gebieden vaak ongewenst vanuit landschappelijke waarden. In enkele gevallen gaat het ook om de hogere etages van flatgebouwen die dicht op de weg staan. Het oplossen van de knelpunten is dan meestal alleen mogelijk door aanleg van een tunnel. Ook dan zal het onteigenen van de woningen vaak goedkoper zijn dan de aanleg van de geluidmaatregel. Uitgaande van een woningprijs van circa 250 duizend euro, gaat het om een bedrag van circa 250 miljoen euro voor het oplossen van deze resterende knelpunten.

19

*Deelt het kabinet de mening van de Algemene Rekenkamer dat de evaluatie in 2012 van de procedure rond hogerewaardenbeschikkingen te laat is om nog te betrekken bij de herziening van de Wet geluidhinder? Is het kabinet bereid deze evaluatie te vervroegen?*

De constatering dat een evaluatie in 2012 niet meer betrokken kan worden bij de herziening van de Wet geluidhinder voor de gemeentelijke en provinciale infrastructuur is op zich terecht. Ik ben voornemens dat wetsvoorstel al eerder in te dienen. Dat wetsvoorstel is thans in voorbereiding en daarbij wordt de manier waarop het aspect geluid in de lokale besluitvorming wordt meegewogen op een andere manier vormgegeven dan via de hogere waardenverlening. Zoals in mijn beantwoording van de vragen van de Algemene Rekenkamer al aangegeven ben ik voornemens om de rol van de politieke besluitvorming op gemeentelijk niveau te versterken door de te maken afwegingen te plaatsen in het kader van een door de gemeenteraad vast te stellen geluidactieplan. Ik blijf het van belang vinden dat hiermee eerst enige ervaring wordt opgedaan, alvorens dit geheel te evalueren.

20

*Wat is de reactie van het kabinet op de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om bij praktijktoetsen met indicatoren voor gezondheidsrisicos deze ook geschikt te maken voor besluitvorming op lokaal niveau en op de kritiek van de Algemene Rekenkamer op het weerwoord van het kabinet dat stelt dat de VROM-inspectie daar al op toeziet?*

In de huidige situatie bij besluitvorming op lokaal niveau vormt aandacht voor het aantal blootgestelde personen het belangrijkste aangrijpingspunt om de gezondheidsrisico's mee te wegen. De landelijke GGD-richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid en de plaatselijke GGD'en kunnen daarbij

een nuttige rol vervullen. Het advies van de VROM-Inspectie kan in dit proces toegevoegde waarde hebben doordat wordt toegezien op hoe lokale overheden invulling geven aan «goede ruimtelijke ordening». Voor indicatoren die behulpzaam zouden kunnen zijn om een stap verder te gaan, is nog een aanzienlijke inspanning nodig die ook niet van vandaag op morgen tot beleidsmatig toepasbare resultaten zal leiden. Ik verwijs hiervoor ook naar het antwoord op vraag 3.

21

*Wat is het argument om de huidige procedure rond hogere waarde-beschikkingen pas in 2012 te evalueren en wat is de reactie op het nawoord van de Algemene Rekenkamer dat het kabinet de resultaten van een dergelijke evaluatie dan sowieso niet bij de herziening van de Wet geluidhinder kan betrekken, omdat deze voor 2012 gepland is?*

Zie het antwoord op vraag 19.

22

*Waarom volgt u de aanbeveling van de AR niet op om met een heldere planning en duidelijke tussendoelen te komen bij het saneren van knelpunten langs rijksinfrastructuur?*

Uit het antwoord aan de AR kan worden opgemaakt dat een dergelijke planning wel zal worden gemaakt en in de invoeringswet SWUNG1 en onderliggende regelgeving zal worden geborgd.